

Фінансування модернізації і підтримки інформаційного веб-сайта Програми, організації і проведення відкритого тендера для визначення розробників Бізнес-плану Програми, а також його неопосередкованої розробки буде здійснюватися із засобів цільового фонду, який буде формуватися за рахунок внесків соціальних партнерів-спонсорів.

С текстами Проекту Концепції Програми, Пригашення партнерів-спонсорів, Положення о Фонді Програми «Наш флот — нашим дітям», Пригашення к участю в відкритому тендері «Бізнес-план Програми соціального партнерства «Наш флот — нашим дітям: навчально-виробничого судно» можна ознайомитися на вже існуючому інформаційному веб-сайті Програми — [nashflot.seafarer.od.ua](http://nashflot.seafarer.od.ua).

### ***АВЕРОЧКИНА Т. В.***

Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського та митного права,  
кандидат юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник

### **АЛЬТЕРНАТИВНІ РЕЕСТРИ СУДЕН: ЧИ ЗАБЕЗПЕЧУЄТЬСЯ ГОЛОВНА МЕТА РЕЕСТРАЦІЇ?**

Сьогодні в Україні все частіше обговорюється необхідність створення міжнародного реєстру суден з метою збільшення тоннажу під українським прапором, повернення суден вітчизняних судовласників з-під «зручних» прапорів та збільшення доходів державного бюджету. Останнє зазвичай розглядається у якості чи не найголовнішої мети запровадження такого реєстру. Проте автори таких ініціатив не звертають уваги на міжнародно-правові засади та істинні цілі реєстрації суден, закладені конвенціями ООН з морського права 1982 р. (далі — UNCLOS'82) та про умови реєстрації суден 1986 р.

Реєстрація суден існує з тими чи іншими відмінностями майже у всіх державах. Вона розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за судами, що плавають під національним прапором країни. За допомогою реєстрації держава контролює момент виникнення у судна права плавання під національним прапором, дотримання національного законодавства про відчуження суден та про передачу їх у заставу, а також законодавства про безпеку мореплавства. Реєстрація суден дозволяє вести облік флоту, що плаває під національним прапором країни, розроблювати різні програми та заходи для розвитку або підтримки національного флоту. Друга мета обов'язкової реєстрації полягає в оцінці

тих якостей судна, які чинять вплив на розмір прибутку та в переведенні цієї оцінки в реєстрові тонни.

Реєстрація судна є юридичним актом визнання державою виникнення, обмеження, переходу або припинення прав на судно та є єдиним доказом існування зареєстрованих прав. Ці права можуть бути оскаржені тільки в судовому порядку. Реєстрація судна в судовому реєстрі розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за суднами, що плавають під національним прапором.

Наприкінці ХХ ст. в традиційних морських державах, крім основних національних судових реєстрів, у якості альтернативи інституту «зручних» прапорів з метою повернення національного флоту з офшорних зон були створені т. зв. «міжнародні» («другі», «відкриті», «альтернативні», або «паралельні») судові реєстри (чи реєстри) з особливими правилами реєстрації. Цей захід став результатом пошуку компромісного варіанту, покликаного утримати вітчизняних судновласників від переведення суден з-під національної юрисдикції до економічно більш привабливих відкритих реєстрів країн «зручного» прапора. Вони з'явилися як засіб запровадження більш гнучкої, ніж національна, системи реєстрації для суден, задіяних в міжнародному торговельному мореплаванні [1, с. 16].

Поштовхом до створення таких реєстрів було обвальне скорочення у вісімдесяті роки минулого століття торговельного флоту під прапорами традиційних морських держав, особливо держав Західної Європи, на фоні циклічної кризи в світовому судноплаванні та низької кон'юнктури фрахтових ринків. Однією з перших використала цю форму виходу з кризи Норвегія, що створила у 1987 р. Норвезький міжнародний судовий реєстр, завдяки якому не лише практично припинився перехід норвезьких суден під іноземні прапори, але дедвейт норвезького флоту за чотири роки подвоївся, сягнувши 55 млн. т., попутно збільшивши надходження до бюджету країни [2, с. 85].

Утворення альтернативних реєстрів з часом стало загальноприйнятою світовою практикою, основною особливістю якої стало забезпечення роботи таких суден винятково на світовому фрахтовому ринку, поза акваторією держави реєстрації (держави прапора), і конкуренції з судами інших країн за право одержання контрактів на перевезення. Фактично всі країни Європи мають свій міжнародний реєстр, завдяки чому з офшорних зон вертаються й флот, й кошти.

UNCLOS'82, визначаючи обов'язки держави прапора щодо зареєстрованих суден, основну увагу приділяє забезпеченню безпеки мореплавання, про що свідчить зміст її норм. Саме виконання цих обов'язків державою прапора є реалізацією «реального зв'язку» між нею та судном, що занесено до її реєстру. І цілком очевидним є те, що між судном та державою прапора має бути забезпечений «реальний зв'язок» у будь-якому випадку: як при реєстрації в основному, так й

в альтернативних державних реєстрах, адже UNCLOS'82 не містить жодних вказівок щодо цього та не передбачає існування декількох реєстрів суден. Отримання ж прибутку від реєстрації або від виконання державою прапора своїх обов'язків стосовно зареєстрованих суден взагалі не згадується в UNCLOS'82. Беззаперечно, наслідком приваблення судновласників полегшеними умовами реєстрації, будуть додаткові прибутки бюджету, але це в жодному випадку не може бути основною метою здійснення їхньої реєстрації. Крім того, як вбачається, реєстрація суден взагалі не може бути діяльністю, спрямованою на отримання прибутків та має забезпечувати лише покриття адміністративно-господарських видатків з реєстрації суден і утриманню штату працівників реєстраційної служби.

За всієї своєї прогресивності, UNCLOS'82 не містить жодних перешкод існуванню «зручної» реєстрації суден, поширення якої наприкінці минулого століття отримало значних масштабів, і більшість аварійних ситуацій того часу ставалося саме з морськими судами, що були зареєстровані в «зручних» реєстрах. Не передбачається UNCLOS'82 й жодних заходів протидії створенню міжнародних реєстрів. Це стало причиною розроблення окремої міжнародної угоди, що була б присвячена реєстрації суден та ускладнила б практику «зручної» реєстрації. Результатом проведеної роботи стало прийняття у 1986 р. Конвенції ООН про умови реєстрації суден, яка очікує приєднання необхідної кількості держав для набуття чинності.

#### ***Список використаних джерел***

1. Грейнер Р. Налог на валовую вместимость и реестры судов / Р. Грейнер // Судоводство. – 2003. – № 1– 2. – С. 16– 17.
2. Кузнецов С. О. Реєстрація суден в альтернативних реєстрах: правовий аналіз / С. О. Кузнецов, Т. В. Аверочкина // Митна справа. – 2015. – № 4. – С. 83– 91.

#### ***СЕРАФИМОВ В. В.***

Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського та митного права, кандидат юридичних наук

#### **ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО МОРЯ КНР**

Китайская Народна Республика (далі — КНР) соціалістична держава в Східній Азії, найбільша за чисельністю населення держава світу. КНР омивається водами затоки Бохай, Жовтого, Східно-Китайського і Південно-Китайського морів і затоки Бейбу. У зв'язку з цим в китайському законодавстві завжди приділялася увага проблемі правового